Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2629

Vragen van het lid **Van Helvert** (CDA) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *gebruik van sluiproutes na Belgische tolheffing* (ingezonden 17 mei 2016).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 25 mei 2016).

Vraag 1
Bent u bekend met het bericht «Vrachtwagens gebruiken Chaam massaal als sluiproute na Belgische tolheffing»?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Heeft u signalen ontvangen dat in de grensstreek van Nederland en België vrachtwagens sluiproutes gebruiken om de Belgische tolheffing te vermijden? Zo ja, kunt u aangeven wat de omvang van het sluipverkeer is en waar knelpunten (zullen) ontstaan? Zo nee, bent u bereid daar onderzoek naar te doen?

Antwoord 2
Ik heb kennisgenomen van de mediaberichten van 10 mei jl. dat de VID tellingen heeft gedaan van het vrachtverkeer op bepaalde routes, waaruit bleek dat een deel van het vrachtverkeer een andere route kiest. Zo wordt eerder van de A4 gebruik gemaakt, omdat dit voor verkeer naar Antwerpen leidt tot minder kilometers over Belgische snelwegen, dan via de A16. Ook zou het drukker zijn op de Oost-West route (de A67 en de A58) tussen het Roer-gebied en Antwerpen. Die meting is echter kort na invoering van de kilometerheffing gedaan. Het is te vroeg om vast te stellen of het verkeersbeeld (blijvend) veranderd is. Ik heb vooralsnog geen indicaties van sluipverkeer dat is ontstaan als gevolg van de invoering van een kilometerheffing, anders dan wat daarover in de media is geschreven. Wel vind ik het logisch dat de transportsector als gevolg van een nieuwe wegbeprijzing in het buurland de eerste periode bezig is met een optimalisatie van routes, want

[1] http://www.omroepbrabant.nl/?news/2485951293/Vrachtwagens+gebruiken+Chaam+massaal+als+sluiproute+na+Belgische+tolheffing.aspx

ah-tk-20152016-2629
ISSN 0921 - 7398
’s-Gravenhage 2016

het blijft natuurlijk een economische afweging tussen het betalen van een tolheffing, versus de extra tijd en brandstof die benodigd is voor het omrijden. Zeker de eerste maanden is sprake van een gewenningsperiode voor de transportsector.
Het beeld in de berichtgeving over Chaam, waarin wordt gesteld dat er massaal sprake is van sluipverkeer als gevolg van de invoering van de Belgische kilometerheffing voor vracht, wordt vooralsnog noch bij RWS, noch bij de provincie herkend. De route is een alternatief voor de A58/A16 richting België in geval van files of ongevallen op de snelweg. Ik begrijp dat tussen de provincie Noord- Brabant en de gemeente Chaam in juni overleg is gepland, waar dit ook geagendeerd is gelet op de beeldvorming.

Vraag 3
Bent u bereid om spoedig met uw Belgische ambtsgenoot te overleggen hoe overlast voorkomen kan worden en wilt u de Kamer daarover informeren?

Antwoord 3
Ik zal in mijn eerstvolgende gesprek met mijn Vlaamse collega, dhr. Weyts, zeker het instrument kilometerheffing aan de orde stellen. Ik bespreek met regelmaat het onderwerp tolheffing in het buitenland met uw Kamer.

Vraag 4
Kunt u zich voorstellen dat bewoners van de grensstreek het onverkwikkelijk vinden dat veel vrachtwagens over de grens tanken omdat daar de diesel goedkoper is en vervolgens over Nederlandse wegen rijden omdat hier geen tol geheven wordt?

Antwoord 4
Zoals ik in antwoord 2 heb aangegeven, is het voor de transportsector bij gewijzigde omstandigheden de eerste periode zoeken naar de beste routes en de beste kosten-baten afweging. Wie in een grensstreek woont, heeft daar over het algemeen zowel voordelen als nadelen van, niet alleen wat betreft de kosten van brandstof, maar ook op andere terreinen, zoals dienstverlening in detailhandel etc. Ik begrijp dat het vervelend kan zijn, als bewoners lokaal geconfronteerd worden met vrachtwagens die extra omrijden voor goedkope brandstof, maar ik begrijp ook dat de transportsector hierin een kosten-afweging maakt.